

DECYZJA DPP-WPAN.717.1.2017.PL
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 4 kwietnia 2018 r.

w sprawie przyznania „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny

Działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3, 5, 6 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity” lub „Przewoźnikiem”, z 18 grudnia 2017 r., złożonego do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 21 grudnia 2017 r., w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.,

PRYZNAJĘ

PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny,

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 8, 9, 64, 91, 202, 402 i 570 na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie spółka PKP Intercity może uruchomić do 25 par pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.
2. W przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju.
3. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów PKP Intercity na następujących stacjach: Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk, Łębork, Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kraków Główny, Kraków Płaszów, Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów Główny, Jarosław, Przemyśl Zasanie oraz Przemyśl Główny.
4. Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
 - a) po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
 - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych.
5. Na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu: EMU250PKP (ED250), 112A-2 (SPOT), 112A, 112 Ag, 112Ah, 112Aj, 112Ak, 112ALux, 112Am, 112Ap, 112Ar, 112Az, 139A, 140A, 140A-z, 145Ab, 145A, 145Ac, 152A, 154Ab, 156A, 158A, Z1A, Z2A, 111A, 111A-2 (SPOT), 111Ag, 111Ah, 111Ainw (SPOT), 111ALux, 111Ap, 111Ar, 111Arow, 111As, 111Au, 111Aw, 111Ax, 111Ay, 136A, 141A, 144A, 144Aa, 152Az, 154A, 154Aa, 154Arow, 156A, 159A, 167A, 168A, 170A, 171A, YB, XB, XBN Mg2, Z1B, Z2B, 609A, 612A, 406A, RESTAU, 155A, 113A, 113Aa, WR Bautzen oraz 305Ad.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany

do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

6. Przewoźnik kolejowy zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w pojazdach kolejowych typu: EMU250PKP (ED250), 111Ainw (SPOT), 111Arow (w wersji z 60 miejscami siedzącymi w II klasie), 144Aa, 156A, 167A, 168A (w wersji z 58 miejscami siedzącymi w II klasie), YB, XB (w wersji z 56 miejscami siedzącymi w II klasie), XBN Mg2 oraz Z1B (w wersji z 56 miejscami siedzącymi w II klasie).
7. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
8. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek PKP Intercity z 18 grudnia 2017 r., złożony przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 21 grudnia 2017 r., o przyznanie otwartego dostępu na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

Informacja o wpływie wniosku PKP Intercity do Prezesa UTK została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 5 stycznia 2018 r.

W piśmie z 10 stycznia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.6.PL), Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 21 grudnia 2017 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu do materiału dowodowego: licencji PKP Intercity nr L/034/2017, potwierdzającej zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego, Załącznika nr 1 do licencji dotyczącego posiadanego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej, certyfikatu bezpieczeństwa Przewoźnika część A nr PL1120150041, potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz część B nr PL1220150041, potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

W piśmie z 11 stycznia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2018.1.AnK), Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o toczących się postępowaniach administracyjnych w przedmiocie wydania decyzji w sprawie otwartego dostępu, w tym o postępowaniu dotyczącym trasy Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny. W zawiadomieniu Prezes UTK poinformował adresatów o możliwości złożenia przez nich wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z wpływem 21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK ww. wniosku PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie krajowej.

Pismem z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA), Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK o braku uwag do toczących się postępowania administracyjnych w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu PKP Intercity.

Marszałek Województwa Dolnośląskiego, pismem z 29 stycznia 2018 r. (znak: DT-D.III.8061.18.2018) przedstawił stanowisko w sprawie toczących się postępowania, wszczętych z wniosków PKP Intercity.

Przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: PBHlf-070-2/2018) „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „Przewozami Regionalnymi”, złożyła pięć wniosków o przeprowadzenie przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych realizowanych przez:

- 1) Oddział Lubelski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Lublinie,
- 2) Oddział Małopolski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Krakowie,
- 3) Oddział Podkarpacki Przewozów Regionalnych z siedzibą w Rzeszowie,
- 4) Oddział Warmińsko-Mazurski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Olsztynie,
- 5) Oddział Wielkopolski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Poznaniu.

Wnioski dotyczyły planowanych przez PKP Intercity połączeń na trasach obejmujących linie kolejowe: nr 2 na odcinku Terespol – Brest Centr., nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny, nr 9 na odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork, nr 91 na odcinku Kraków Główny – Rzeszów/Przemysł – Medyka i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno – Inowrocław.

W piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018 (ePUAP)) Marszałek Województwa Wielkopolskiego złożył wniosek o przeprowadzenie przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych obejmujących połączenia na liniach kolejowych nr 3 na odcinku Poznań – Nowy Tomyśl, nr 351 na odcinku Poznań – Krzyż i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno. Wniosek ten nie dotyczy trasy, która jest przedmiotem niniejszej decyzji.

W piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2) Minister Infrastruktury przedstawił stanowisko dotyczące uruchomienia przez PKP Intercity połączeń, których dotyczą wnioski o przyznanie otwartego dostępu.

W piśmie z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA(1.AKA.ZTM.PPO-1)) Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, zwany dalej „ZTM”, przedstawił stanowisko dotyczące uruchomienia przez PKP Intercity połączeń, których dotyczą wnioski o przyznanie otwartego dostępu

W piśmie z 27 lutego 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.11AnK), Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity o uzupełnieniu materiału dowodowego o stanowisko Marszałka Województwa Mazowieckiego z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA) oraz Marszałka Województwa Dolnośląskiego z 29 stycznia 2018 r. (znak: DT-D.III.8061.18.2018), pismo Przewozów Regionalnych z 2 lutego 2018 r. (znak: PBHlf-070-2/2018) z załączonymi pięcioma wnioskami o badanie równowagi ekonomicznej, wniosek Marszałka Województwa Wielkopolskiego złożony przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018), stanowisko Ministra Infrastruktury z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2), umowę o świadczenie usług publicznych nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. zawartą przez Przewozy Regionalne z Marszałkiem Województwa Warmińsko-Mazurskiego, umowę nr I/2257/TK/3234/16 między Marszałkiem Województwa Małopolskiego i Przewozami Regionalnymi, umowę nr 3125/KT/2016 pomiędzy Województwem Śląskim a Przewozami Regionalnymi, umowę z dnia 28 października 2016 r. pomiędzy Województwem Podkarpackim a Przewozami Regionalnymi, stanowisko ZTM z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA(1.AKA.ZTM.PPO-1)), oraz zgromadzeniu materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu. Ponadto Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów w terminie 7 dni od daty otrzymania pisma.

Przewoźnik nie skorzystał z przysługującego prawa wypowiedzenia się co do zebranych dowodów w niniejszym postępowaniu.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK zważył, co następuje:

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

Zgodnie natomiast z art. 104 § 1 k.p.a.: *organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

W dniu 21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek PKP Intercity z 18 grudnia 2017 r. o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/034/2017, wydaną na czas nieokreślony i potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz certyfikat bezpieczeństwa część A z 9 grudnia 2015 r. nr PL1120150041 (ważny od 15 grudnia 2015 r. do 15 grudnia 2020 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej i część B z 9 grudnia 2015 r. nr PL1220150041 (ważny od 31 grudnia 2015 r. do 31 grudnia 2020 r.), potwierdzający potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany wyłącznie na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.*

Zgodnie z art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym: *W zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.*

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym, podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie krajowej jest więc aplikant. Zgodnie z treścią art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym, aplikantem jest przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym. Przysługuje mu zatem uprawnienie do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek PKP Intercity został podpisany przez ustanowionego pełnomocnika, umocowanego zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika, wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W myśl art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania. W zakresie procedury przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.*

Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Dodatkowo, zgodnie z ust. 6 przywołanego przepisu, *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.*

Stosownie do brzmienia cytowanego wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *in fine* w zakresie procedury przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, przepisy rozporządzenia Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z dnia 12 sierpnia 2014 r., s. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.

Procedura przeprowadzania przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej została uregulowana w art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 1 oraz art. 10-12 rozporządzenia 869/2014. Przepis art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014 traktuje, że organ regulacyjny niezwłocznie publikuje na swojej stronie internetowej powiadomienie o złożonym przez wnioskodawcę wniosku o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej, z zastrzeżeniem wszelkich informacji wrażliwych z jego handlowego punktu widzenia, i informuje o tym podmioty uprawnione do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Podmiotom uprawnionym przysługuje uprawnienie do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w terminie czterech tygodni od publikacji wniosku przewoźnika na stronie internetowej organu regulacyjnego (art. 4 ust. 1 rozporządzenia 869/2014).

O badanie głównego celu mogą występować z wnioskiem następujące podmioty (art. 10 rozporządzenia 869/2014):

- a) *właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą stację początkową i stację końcową proponowanej nowej usługi;*
- b) *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;*
- c) *zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowaną usługą w zakresie nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich;*
- d) *każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych przyznaną przez organ, o którym mowa w lit. a).*

Oznacza to, że do wystąpienia o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych uprawnieni są:

- a) organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy zawarli co najmniej jedną umowę o świadczenie usług publicznych na realizację połączeń pasażerskich, obejmującą stację początkową i stację końcową na trasie wnioskowanego nowego połączenia;
- b) inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy wykażą swój interes w badaniu równowagi ekonomicznej wnioskowanego nowego połączenia;
- c) zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowanym nowym połączeniem;
- d) operatorzy umów o świadczenie usług publicznych, którzy realizują umowę o świadczenie usług publicznych na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w lit. a).

Informację o wpłynięciu wniosku PKP Intercity Prezes UTK opublikował 5 stycznia 2018 r., na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego (pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/13798,Wnioski-PKP-Intercity-SA-z-21-grudnia-2017-r-o-przyznanie-otwartego-dostepu.html>).

Wobec tego Prezes UTK stwierdził, że czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 2 lutego 2018 r.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, gdy:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo
- 2) żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.

Powyższy przepis definiuje kryteria, które powinny zostać spełnione w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu.

Użycie spójnika „albo” wskazuje na alternatywę wykluczającą (rozłączną) zawartą w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się alternatywami. Inaczej mówiąc, użycie spójnika „albo” oznacza, że tylko jedno ze zdań, w których występuje alternatywa rozłączna, jest prawdziwe.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, wskazać należy, że Prezes UTK zobligowany jest do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej w sytuacji:

- 1) braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, bądź
- 2) wpłynięcia takiego wniosku i przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, w wyniku którego zostanie wykazane, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy.

Mając na względzie powyższe Prezes UTK dokonał badania równowagi ekonomicznej, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie określonym otrzymanymi wnioskami podmiotów uprawnionych i stwierdził co następuje.

Analiza wniosków Przewozów Regionalnych przesłanych przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: PBHlf-070-2/2018)

Do Prezesa UTK wpłynęło pięć wniosków Przewozów Regionalnych, zwanych dalej także „podmiotem uprawnionym”, dotyczących badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych realizowanych przez Oddziały: Lubelski, Małopolski, Podkarpacki, Warmińsko-Mazurski i Wielkopolski na trasach obejmujących linie kolejowe: nr 2 na odcinku Terespol – Brest Centr., nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny, nr 9 na odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork, nr 91 na odcinku Kraków Główny – Rzeszów/Przemysł – Medyka i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno – Inowrocław. We wnioskach tych zwrócono uwagę, że połączenia realizowane obecnie przez PKP Intercity w ramach otwartego dostępu powodują przesuwanie pociągów uruchamianych przez operatora umów o świadczenie usług publicznych zawartych z odpowiednimi marszałkami województw, powodując tym samym utrudnienia w trasowaniu pociągów regionalnych zgodnie z oczekiwaniami pasażerów. Podkreślono, że pociągi PKP Intercity, w tym także komercyjne, są w procesie alokacji przepustowości traktowane priorytetowo, co wobec realizowanych na wielu linach kolejowych prac modernizacyjnych powoduje znaczne problemy z realizacją połączeń regionalnych. Dużym problemem jest konieczność wydłużonych postojów pociągów REGIO w celu umożliwienia wyprzedzenia ich przez pociągi międzywojewódzkie PKP Intercity. Powoduje to obniżenie atrakcyjności połączeń regionalnych poprzez utratę taktu ich kursowania oraz wydłużony czas przejazdu. Szczególną uwagę zwrócono na utrudnienia związane z realizowanymi pracami modernizacyjnymi, które powodują wprowadzanie kolejnych ograniczeń w ruchu pociągów. Zmniejsza to dostępną przepustowość, powoduje konieczność uruchamiania komunikacji zastępczej powodując zmniejszenie atrakcyjności połączeń i spadek przychodów operatora oraz obniżenie rentowności świadczonych przez niego usług o charakterze użyteczności publicznej.

Oddział Warmińsko-Mazurski

W odniesieniu do połączeń objętych wnioskiem PKP Intercity dotyczącym trasy Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny podmiot uprawniony wskazał, że Przewozy Regionalne mają podpisaną umowę nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na okres od 2016 r. do 2020 r., na podstawie której realizuje przewozy między innymi na linii nr 9 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny na odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork. Realizacja przewozów pasażerskich na tym odcinku jest kontynuacją wcześniejszych umów podpisywanych z Marszałkiem Województwa Warmińsko-Mazurskiego na przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy Regionalne wskazały, że uruchomienie dodatkowych połączeń przez PKP Intercity na odcinku Działdowo – Malbork spowoduje ograniczenie w dostępie do linii nr 9 w godzinach kursowania pociągów tego przewoźnika umieszczonych w rozkładzie jazdy zawartym we wniosku o przyznanie otwartego dostępu. Zdaniem podmiotu uprawnionego, bez względu na priorytet, pociągi PKP Intercity, nawet komercyjne, mają pierwszeństwo w trasowaniu przed pociągami Przewozów Regionalnych. Skutkiem tego są zmiany polegające na wydłużeniu czasu jazdy, co pogarsza ofertę służby publicznej i może obniżyć rentowność pociągów REGIO objętych

umową o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. Podmiot uprawniony szacuje, że wpływy z realizacji połączeń relacji Działdowo – Iława Główna – Malbork mogą zmniejszyć się o około 25% w stosunku do założeń planu przychodów na 2018 rok w odniesieniu do odcinka Działdowo – Malbork. Dodatkowo zagęszczenie liczby pociągów PKP Intercity na linii nr 9 spowoduje utrudnienia w wytrasowaniu pociągów REGIO niezgodnie z oczekiwaniami podróżnych.

Przewozy Regionalne wskazały, że spadek przychodów ma wpływ na realizację umowy nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. Prognoza uzyskanych przychodów zgodnie z podpisaną umową uwzględniała uruchomienie czterech par pociągów w relacji Działdowo – Iława Główna oraz ośmiu par pociągów na odcinku Iława Główna – Malbork. Planowane przychody stanowiły podstawę do negocjacji rekompensaty przysługującej Operatorowi za realizację przewozów zamówionych przez Organizatora na lata 2016 – 2020. Zdaniem podmiotu uprawnionego spadek przychodów spowoduje deficyt, co może skutkować rezygnacją Organizatora z wykonywania przewozów na tym odcinku.

Badając wniosek Przewozów Regionalnych Prezes UTK stwierdził, że przewoźnik ten jest operatorem umowy nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej z Marszałkiem Województwa Warmińsko-Mazurskiego, obejmującej swoim okresem obowiązywania rozkłady jazdy pociągów 2018/2019 i 2019/2020, których dotyczy także wniosek PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny. Umowa ta uwzględnia połączenia przebiegające, w części, trasą, której dotyczy niniejsza decyzja. Tym samym Przewozy Regionalne są podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w rozumieniu art. 10 rozporządzenia 869/2014.

Odnosząc się do przedstawionej we wniosku Przewozów Regionalnych oceny skutków uruchomienia pociągów komercyjnych planowanych przez PKP Intercity, należy zaznaczyć, że linia kolejowa nr 9 zapewnia podstawowe połączenie kolejowe północnych obszarów Polski z centralną i południową częścią kraju. Trzeba jednocześnie podkreślić, że na linii kolejowej nr 9 PKP Intercity planuje uruchamiać na trasie, której dotyczy niniejsza decyzja, 15 par połączeń w dobie, z czego 9 codziennie, 4 tylko w wakacje i 2 jeden raz w tygodniu. Linia kolejowa nr 9 wykorzystywana jest zarówno dla realizacji połączeń o charakterze służby publicznej, międzywojewódzkich i regionalnych, jak też komercyjnych, bardzo istotnych z punktu widzenia zapewnienia szybkiego i wygodnego przepływu na tym kierunku dużych potoków podróżnych. Z tego powodu została ona wyremontowana i dostosowana do ruchu pociągów z wyższymi prędkościami niezbędnymi dla zapewnienia sprawnej realizacji szybkich połączeń dalekobieżnych. Z drugiej strony jest rzeczą oczywistą, że także osoby potrzebujące przemieszczać się pomiędzy stacjami położonymi na wskazanym we wniosku Przewozów Regionalnych odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork muszą mieć zapewnione dogodne połączenia o charakterze regionalnym. Dlatego oceniając wpływ uruchomienia przez PKP Intercity połączeń na podstawie niniejszej decyzji Prezes UTK wziął pod uwagę konieczność pogodzenia obu rodzajów przewozów, które z racji swojej specyfiki, muszą równolegle korzystać z linii kolejowej nr 9.

Mając powyższe na względzie trzeba odnieść się do zapisów art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym, wskazujących, że to Prezes UTK, w wyniku przeprowadzonego badania określa, czy proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Tym samym, także to czy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy, także podlega ocenie Prezesa UTK. W związku z tym to Prezes UTK dokonuje oceny poziomu obniżenia przychodów z realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Mając na względzie potrzeby realizacji przewozów zarówno regionalnych jak i międzywojewódzkich, w tym także komercyjnych, Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, musi brać pod uwagę potrzeby zapewnienia połączeń wszystkich kategorii. Dlatego inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych nie może być ograniczone wyłącznie do oceny skutków dla realizacji konkretnej umowy, lecz musi być analizowane w szerszej perspektywie potrzeb zapewnienia przewozów pasażerskich na trasach krajowych. Czym innym jest bowiem obniżenie przychodów osiąganych przez operatora wskutek bezpośredniej konkurencji pociągów komercyjnych i służby publicznej, a czym innym wynikające z konieczności realizacji tym samym odcinkiem linii kolejowej i w zbliżonych godzinach obu rodzajów połączeń adresowanych, z uwagi na inne kategorie pociągów, do różnych kategorii podróżnych. W tym przypadku przeprowadzając badanie, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK ocenił, że wniosek PKP Intercity dotyczy połączeń o dużym znaczeniu dla sprawnego funkcjonowania potrzebnego, dogodnego skomunikowania dużych, ważnych i odległych geograficznie regionów kraju, w zakresie uzupełniającym koszyk usług przewozowych objęty umową o świadczenie usług publicznych zawartą przez ministra właściwego do spraw transportu. Ponadto poprzez dostosowanie do potrzeb podróżnych korzystających z pociągów dalekobieżnych na przedmiotowej trasie mają one duże znaczenie dla dokonywania przez nich wyboru, jako środka transportu, pociągu zamiast samochodu. Tym samym, połączenia planowane przez PKP Intercity są odpowiedzią na konkretne zapotrzebowanie społeczne bardzo dużej liczby podróżnych potrzebujących przemieszczać się pomiędzy Pomorzem a centralną i południową częścią Polski. Mają one duże znaczenie dla sprawnego funkcjonowania ogólnokrajowego systemu przewozów osób. W tym miejscu wypada powrócić do wskazanego wyżej rozróżnienia tych przewozów komercyjnych, które są bezpośrednią konkurencją dla pociągów

służby publicznej, od tych, które nie są w swoim zamierzeniu konkurencyjne dla nich, z uwagi na to, że adresowane są do różnych kategorii podróży. Rozróżnienie to ma kluczowe znaczenie dla oceny przez Prezesa UTK czy uruchomienie połączeń otwartego dostępu zagrazi równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Trzeba bowiem przede wszystkim zauważyć, że ustawodawca w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, ani żadnym innym przepisie ustawy o transporcie kolejowym nie określił kryteriów oceny kiedy obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy i będące skutkiem proponowanej usługi komercyjnej należy uznać za *inne niż nieistotne*. Tym samym, w świetle postanowienia art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, to Prezes UTK dokonuje takiej oceny na podstawie badania konkretnego przypadku. Jednakże w art. 29c ust. 4 jest zawarty, krytyczny dla tego przepisu, warunek, że obniżenie przychodów z pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych może być ocenione przez Prezesa UTK jako inne niż nieistotne wyłącznie wówczas, gdy będzie ono skutkiem uruchomienia pociągów objętych wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu. Oznacza to, jak wskazano wyżej, że inna będzie ocena skutków uruchomienia połączeń komercyjnych stanowiących bezpośrednio konkurencję dla służby publicznej, a inna w przypadku różnych kategorii połączeń, które muszą funkcjonować obok siebie na tym samym odcinku linii kolejowej w zbliżonych godzinach, a nawet mających, na pewnym odcinku trasy, te same stacje zatrzymania.

W przypadku połączeń, o których mowa w niniejszej decyzji, z tych samych odcinków linii kolejowych, muszą korzystać zarówno pociągi wojewódzkie o charakterze użyteczności publicznej jak i pociągi międzywojewódzkie, w tym komercyjne, istotne z punktu widzenia zaspokajania potrzeb przewożonych osób w ruchu dalekobieżnym. Dlatego problemy z trasowaniem pociągów regionalnych zgodnym z oczekiwaniem operatora umowy o świadczenie usług publicznych i pasażerów jego pociągów nie są skutkiem uruchomienia połączeń komercyjnych, lecz wielkości dostępnej zdolności przepustowej, która musi zaspokoić potrzeby zarówno ruchu regionalnego jak i międzywojewódzkiego.

W przypadku, którego dotyczy niniejsza decyzja, należy zauważyć, że mamy do czynienia z przewozami komercyjnymi niekonkurencyjnymi w stosunku do połączeń realizowanych przez operatora regionalnego. Problemy, na które zwrócił podmiot uprawniony we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wynikają, jak wskazano wyżej, z wielkości dostępnej zdolności przepustowej na linii kolejowej nr 9. Dlatego nie można uznać, że obniżenie przychodów, o którym mowa we wniosku Przewozów Regionalnych, będzie skutkiem uruchomienia pociągów w ramach otwartego dostępu. Tym samym nie można uznać, że został spełniony warunek konieczny do uznania, że proponowane przez PKP Intercity krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na okres od 2016 r. do 2020 r. zawartej przez Przewozy Regionalne z Województwem Warmińsko-Mazurskim.

Osobną, lecz równie istotną, kwestią jest ocena wskazanego przez Przewozy Regionalne, szacowanego spadku przychodów w związku z uruchomieniem połączeń, których dotyczy niniejsza decyzja. Trzeba w pierwszym rzędzie zauważyć, że podmiot uprawniony przedstawił zbiorcze szacunki obniżenia przychodów jakie, jego zdaniem, mogłyby wystąpić w przypadku uruchomienia połączeń planowanych przez PKP Intercity. Został bowiem złożony zbiorczy wniosek o badanie równowagi ekonomicznej dotyczący łącznie 6 postępowań administracyjnych obejmujących wszystkie planowane przez PKP Intercity międzywojewódzkie pociągi komercyjne łączące Pomorze z centralną i południową częścią kraju. Tymczasem w przepisie art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym jednoznacznie wskazano, że *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych (...)*. Oznacza to, że badanie równowagi ekonomicznej prowadzone jest osobno dla każdej trasy krajowej, tj. odrębnie w ramach każdego postępowania w odniesieniu do połączeń, których ono dotyczy. Tymczasem wniosek Przewozów Regionalnych nie zawiera rozróżnienia oszacowania wskazanych tam wartości w stosunku do poszczególnych tras planowanych przez PKP Intercity. Ponadto we wniosku Przewozów Regionalnych wskazano, że dane te dotyczą jedynie planów odnoszących się do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w 2018 r., tj. przed okresem, którego dotyczy niniejsza decyzja.

Trzeba też zaznaczyć, że na podstawie art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym organizatorzy publicznego transportu zbiorowego są obowiązani do przekazania Prezesowi UTK kopii podpisanych przez siebie umów o świadczenie usług publicznych w ciągu 7 dni od ich zawarcia. Na tej podstawie Prezes UTK stwierdził, że umowa nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na okres od 2016 r. do 2020 r, która jest w posiadaniu Prezesa UTK na mocy przepisu art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, na dzień wydania niniejszej decyzji nie zawiera załącznika określającego wysokość rekompensaty należnej jej operatorowi w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja. Tymczasem przepis art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje wprost, że *Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy*. Oznacza to, że ustawodawca narzuca podmiotowi uprawnionemu wykazanie, że wskazane w przepisie art. 20c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym obniżenie

przychodów nie tylko będzie jednoznacznie skutkiem uruchomienia planowanych pociągów komercyjnych, ale także, że określony spadek przychodów nastąpi w okresie, którego dotyczy wniosek o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej. Tym samym, przede wszystkim, nie każde obniżenie przychodów związane z wprowadzeniem połączeń komercyjnych może być uznane za będące skutkiem ich uruchomienia, ale tylko takie, które jest bezpośrednio skutkiem realizacji konkretnej usługi komercyjnej. Nadto omawiany spadek przychodów musi nie tylko dotyczyć okresu objętego wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu, ale musi również faktycznie wystąpić. Wniosek Przewozów Regionalnych nie spełnia tego warunku.

Dodatkowo, należy podkreślić, że we wniosku Przewozów Regionalnych mowa jest wyłącznie o obniżeniu przychodów wskutek możliwego braku przepustowości w przypadku uruchomienia pociągów planowanych przez PKP Intercity. Natomiast, pociągi międzywojewódzkie, których dotyczy niniejsza decyzja mają zatrzymywać się na, wskazanych we wniosku podmiotu uprawnionego, węzłowych stacjach Tczew, Malbork i Hawa Główna, umożliwiając tym samym dostęp do tych połączeń osobom z terenu Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Część z tych podróżnych zamierzających skorzystać z oferty połączenia komercyjnego PKP Intercity aby dojechać do danej stacji węzłowej skorzysta z połączeń regionalnych Przewozów Regionalnych. Tym samym, uruchomienie połączeń, których dotyczy niniejsza decyzja, przyczyni się, w pewnym stopniu, do zwiększenia liczby podróżnych korzystających z pociągów uruchamianych przez podmiot uprawniony. Ponieważ we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej mowa jest wyłącznie o spadku przychodów z pociągów regionalnych, a nie o zmianie takich przychodów, będącej odzwierciedleniem bilansu wzrostu i utraty liczby pasażerów, wielkość ta została pominięta w przedstawionych szacunkach.

Przedstawiona wyżej analiza wskazuje, że Przewozy Regionalne nie wykazały, że faktycznie wystąpi spadek przychodów z pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, przyporządkowanych uruchomieniu połączenia komercyjnego rozstrzyganemu w niniejszej decyzji w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja.

Mając na uwadze powyższe, w wyniku przeprowadzonego badania, Prezes UTK stwierdził, że nie można określić, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. zawartej przez Przewozy Regionalne z Marszałkiem Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Oddział Małopolski

We wniosku o badanie równowagi ekonomicznej Przewozy Regionalne wskazały, że na trasie krajowej Kołobrzeg – Przemyśl, Przewozy Regionalne realizują przewozy pociągami REGIO wojewódzkimi i międzywojewódzkimi, na odcinkach:

- Kozłów – Kraków Główny - po linii nr 8,
- Kraków Główny – Tarnów – Rzeszów/Przemyśl - po linii nr 91.

Realizacja przewozów pasażerskich, w ramach służby publicznej na tych odcinkach jest kontynuacją wcześniejszych umów podpisywanych z właściwymi Organizatorami:

- Marszałkiem Województwa Małopolskiego – nr I/2257/TK/3234/16 z 10.12.2016 r. na okres od 11 grudnia 2016 r. do 14 grudnia 2019 r.;
- Marszałkiem Województwa Śląskiego – nr 3125/KT/2016 z 7 grudnia 2016 roku na okres od 11 grudnia 2016 do 14 grudnia 2019.

Przewozy Regionalne zwróciły uwagę na trudną sytuację związaną z ograniczoną zdolnością przepustową linii kolejowych na terenie województwa małopolskiego, wynikającą z zakresu prac modernizacyjnych i naprawczych prowadzonych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. na wszystkich strategicznych liniach województwa małopolskiego, która uniemożliwia realizację aktualnej oferty przewozowej na poziomie zakontraktowanym w umowach samorządowych.

Podmiot uprawniony zwrócił uwagę na dużą intensyfikację prac modernizacyjnych wokół aglomeracji krakowskiej. Priorytetowe, zdaniem Przewozów Regionalnych, traktowanie PKP Intercity podczas konstrukcji rozkładu jazdy może spowodować, że wydanie zgody na uruchomienie przez PKP Intercity wnioskowanych połączeń przyczyni się do całkowitego sparaliżowania ruchu wojewódzkich i międzywojewódzkich pociągów REGIO na trasach Kraków Główny – Tarnów – Nowy Sącz/Piwniczna/Krynica, Chałupki/Wodzisław Śląski/Rybnik/Katowice – Kraków Główny – Tarnów –Rzeszów/Przemyśl, Kraków Główny – Kielce/Ostrowiec Świętokrzyski, a także odniesie negatywne skutki w postaci gorszego traktowania pociągów relacji Kraków Główny – Sucha Beskidzka/Zakopane, Kraków Główny – Bielsko –Biała, Kraków Główny – Skawina w wyniku zajęcia przez PKP Intercity prawie całej zdolności przepustowej na liniach nr 8 i 91. Zgodnie z informacją uzyskaną od PKP Polskich Linii Kolejowych, wszystkie prace modernizacyjne mają zostać ukończone w latach 2021-2023.

Dodatkowo zakres prac modernizacyjnych i naprawczych prowadzonych i planowanych do realizacji przez zarządcę infrastruktury powoduje duże utrudnienia w trasowaniu pociągów, z uwagi na wprowadzanie przez zarządcę ograniczeń w postaci: uruchamiania jednotorowości poszczególnych szlaków; ograniczania ilości stacji, na których można dokonywać krzyżowań lub wyprzedzać pociągi; wprowadzania obniżenia prędkości pociągów obok modernizowanych odcinków; wprowadzania całkowitych przerw technologicznych, zarówno w porach nocnych jak i dziennych.

Podmiot uprawniony zwrócił uwagę, że w sytuacji dużej liczby prac modernizacyjnych w województwie małopolskim, priorytetowe trasowanie pociągów PKP Intercity powoduje, że połączenia Przewozów Regionalnych w tym regionie są uruchamiane w ramach pozostałej wolnej przepustowości, co znacznie obniża atrakcyjność oferowanych przez tego przewoźnika usług przewozowych. Dotyczy to połączeń realizowanych liniami kolejowymi nr 8, 64 i 91. Zwrócono uwagę na trudną sytuację na odcinku linii kolejowej nr 8 Tunel – Kozłów, gdzie występują znaczne ograniczenia przepustowości. Ma to znaczenie dla realizacji połączeń regionalnych zarówno w kierunku do i z Krakowa jak też do i z Ostrowca Świętokrzyskiego. Dodatkowo we wniosku o badanie równowagi zwrócono uwagę, że część pociągów PKP Intercity jest planowana w tych samych godzinach, co połączenia realizowane przez Przewozy Regionalne.

W ocenie Przewozów Regionalnych, wnioski PKP Intercity dotyczące uruchomienia nowych połączeń biegnących po liniach kolejowych nr 8 i 91 na terenie województwa małopolskiego powinny być odroczone do czasu zakończenia przynajmniej prac modernizacyjnych na linii 133 i przetrasowaniu pociągów jadących ze stacji Kraków Główny w kierunku Wrocławia, Poznania, Szczecina z linii nr 8 na linię nr 133 – tak jak to miało miejsce przed remontem linii 133.

Podmiot uprawniony poinformował także, że realizacja połączeń, których dotyczy niniejsza decyzja, może spowodować spadek przychodów osiąganych z uruchamiania pociągów REGIO na wymienionych wyżej liniach kolejowych o około 50%.

Badając wniosek Przewozów Regionalnych Prezes UTK stwierdził, że przewoźnik ten jest operatorem umów nr I/2257/TK/3234/16 z 10.12.2016 r. na okres od 11 grudnia 2016 r. do 14 grudnia 2019 r. zawartej z Marszałkiem Województwa Małopolskiego i nr 3125/KT/2016 z 7 grudnia 2016 roku na okres od 11 grudnia 2016 r. do 14 grudnia 2019 r. zawartej z Marszałkiem Województwa Śląskiego, obejmujących swoim okresem obowiązywania rozkład jazdy pociągów 2018/2019, którego dotyczy także wniosek PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny. Umowa ta uwzględnia połączenia przebiegające, w części, trasą, której dotyczy niniejsza decyzja. Tym samym Przewozy Regionalne są podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w rozumieniu art. 10 rozporządzenia 869/2014.

Wniosek Przewozów Regionalnych dotyczy połączeń realizowanych przez Oddział Małopolski tego przewoźnika pociągów, planowanych przez PKP Intercity do uruchomienia na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny. Przeprowadzając badanie, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK stwierdził, że zasadniczą przyczyną problemów w realizacji umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez Przewozy Regionalne z Marszałkami Województw Małopolskiego i Śląskiego jest duże natężenie prac modernizacyjnych prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe na terenie województwa małopolskiego. Związane z tym ograniczenia przepustowości powodują inne niż oczekiwane trasowanie pociągów służby publicznej w tym regionie. PKP Intercity, podobnie jak Przewozy Regionalne, nie mają wpływu na wielkość zdolności przepustowej oferowanej przez zarządcę infrastruktury i także ponoszą konsekwencje prowadzonych prac modernizacyjnych. Odnosząc się do połączeń realizowanych linią kolejową nr 91 trzeba zwrócić uwagę, że PKP Intercity planuje uruchamianie na odcinku Kraków Główny – Przemyśl jedynie 3 par połączeń w dobie, z czego jedna para tylko w relacji do i z Rzeszowa tylko w wakacje, jedna para jeden raz w tygodniu i jedna para dwa razy w tygodniu. Zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych zawartą przez Przewozy Regionalne z Marszałkiem Województwa Małopolskiego przewidziane jest na tej trasie kursowanie 15,5 par połączeń o charakterze użyteczności publicznej w dobie. W tej sytuacji, z uwagi na niewielką liczbę połączeń komercyjnych planowanych na tym odcinku przez PKP Intercity, ich wpływ na poziom przychodów osiąganych z realizacji połączeń na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w tym zakresie nie może być uznany za istotny. W przypadku linii kolejowej nr 8 PKP Intercity planuje uruchamianie 25 par pociągów w dobie, z czego 8 codziennie przez cały rok, lub z wyjątkiem wakacji, 3 pary tylko w wakacje i 5 par 1 lub 2 razy w tygodniu. Trzeba zwrócić uwagę, że linie kolejowe nr 8 i nr 91 wykorzystywane są zarówno dla realizacji połączeń o charakterze służby publicznej, regionalnych i międzywojewódzkich, w tym również komercyjnych, istotnych z punktu widzenia zapewnienia szybkiego i wygodnego przepływu na tym kierunku dużych potoków podróży. Dlatego oceniając wpływ uruchomienia przez PKP Intercity połączeń na podstawie niniejszej decyzji Prezes UTK wziął pod uwagę konieczność pogodzenia obu rodzajów przewozów, które z racji swojej specyfiki, muszą równolegle korzystać z linii kolejowych nr 8 i nr 91.

W przedstawionym w opisie badania równowagi ekonomicznej w odniesieniu do umowy zawartej przez Warmińsko-Mazurski Oddział Przewozów Regionalnych, przedstawiono kryteria, jakie Prezes UTK musi stosować oceniając wpływ uruchomienia połączeń komercyjnych na przychody z pociągów o charakterze użyteczności publicznej. Ponownie trzeba podkreślić, że inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie

usług publicznych nie może być ograniczone wyłącznie do oceny skutków dla realizacji konkretnej umowy, lecz musi być analizowane w szerszej perspektywie potrzeb zapewnienia przewozów pasażerskich na trasach krajowych. W tym przypadku wniosek PKP Intercity dotyczy połączeń o dużym znaczeniu dla sprawnego funkcjonowania potrzebnego, dogodnego skomunikowania dużych, ważnych i odległych geograficznie regionów kraju, w zakresie uzupełniającym koszyk usług przewozowych objęty umową o świadczenie usług publicznych zawartą przez ministra właściwego do spraw transportu. Mają one duże znaczenie dla dokonywania przez podróżnych wyboru, jako środka transportu, pociągu zamiast samochodu. Tym samym, połączenia planowane przez PKP Intercity są odpowiedzią na konkretne zapotrzebowanie społeczne bardzo dużej liczby podróżnych potrzebujących przemieszczać się pomiędzy Pomorzem a centralną oraz południową i południowo-wschodnią częścią Polski. W tej sytuacji, z tych samej linii kolejowych, czy ich odcinków, korzystać muszą zarówno pociągi wojewódzkie o charakterze użyteczności publicznej jak i pociągi międzywojewódzkie, w tym komercyjne, istotne z punktu widzenia zaspakajania potrzeb przewozowych osób w ruchu dalekobieżnym.

W tym przypadku mamy do czynienia z przewozami komercyjnymi, niekonkurencyjnymi w stosunku do połączeń realizowanych przez operatora regionalnego. Problemy, na które zwrócił podmiot uprawniony we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wynikają z wielkości dostępnej przepustowości na linii kolejowej nr 8 i nr 91. W dużej mierze mają na to wpływ prowadzone prace remontowo-modernizacyjne. Dlatego, wobec różnych kategorii pociągów uruchamianych przez Przewozy Regionalne i planowane przez PKP Intercity, nie można uznać, że obniżenie przychodów, o którym mowa we wniosku Przewozów Regionalnych, będzie skutkiem uruchomienia połączeń w ramach otwartego dostępu. Tym samym nie można uznać, że został spełniony warunek konieczny do uznania, że proponowane przez PKP Intercity krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej wskazanych wyżej umów zawartych z Województwami Małopolskim i Śląskim. Z tego powodu Prezes UTK nie znajduje podstaw do odmowy przyznania PKP Intercity otwartego dostępu na okres do zakończenia remontu linii kolejowej nr 133, co zasugerowały Przewozy Regionalne.

Odnosząc się wskazanego we wniosku Przewozów Regionalnych możliwego zmniejszenia się wpływów z pociągów REGIO kursujących liniami kolejowymi nr 8 i nr 91 trzeba wskazać, że dane te dotyczą jedynie planów odnoszących się do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na tych liniach w 2018 r., tj. przed okresem, którego dotyczy niniejsza decyzja. Tymczasem przepis art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje wprost, że *Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy.* Oznacza to, że ustawodawca narzuca podmiotowi uprawnionemu wykazanie, że wskazane w przepisie art. 20c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym obniżenie przychodów nie tylko będzie jednoznacznie skutkiem uruchomienia planowanych pociągów komercyjnych, ale także, że określony spadek przychodów nastąpi w okresie, którego dotyczy wniosek o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej. Tym samym, przede wszystkim, nie każde obniżenie przychodów związane z wprowadzeniem połączeń komercyjnych może być uznane za będące skutkiem ich uruchomienia, ale tylko takie, które jest bezpośrednio skutkiem realizacji konkretnej usługi komercyjnej. Nadto omawiany spadek przychodów musi nie tylko dotyczyć okresu objętego wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu, ale musi również faktycznie wystąpić. Tymczasem we wniosku Przewozów Regionalnych wskazano jedynie szacunki dotyczące roku 2018, czyli okresu nieobjętego wnioskiem PKP Intercity. Brak jest zatem podstaw do uznania szacunków przedstawionych we wniosku przez Przewozy Regionalne za podstawę do ewentualnego wprowadzenia warunków ograniczających korzystanie z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Mając powyższe na uwadze, w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK stwierdził, że nie można określić, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez Przewozy Regionalne z Marszałkami Województw Małopolskiego i Śląskiego.

Oddział Podkarpacki

We wniosku o badanie równowagi ekonomicznej Przewozy Regionalne wskazały, że posiadają podpisaną umowę z 28 października 2016 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2017 – 2020, na podstawie której realizują przewozy między innymi na linii nr 91 Kraków Główny – Rzeszów Główny – Przemyśl – Medyka. Realizacja przewozów pasażerskich na w/w odcinku jest kontynuacją wcześniejszych umów podpisywanych z organizatorem przewozów na przewozy publiczne.

Zdaniem Przewozów Regionalnych, uruchomienie dodatkowych połączeń przez PKP Intercity na odcinku Przemyśl – Rzeszów – Tarnów spowoduje ograniczenie w dostępie do linii kolejowej nr 91 w godzinach kursowania pociągów PKP IC wskazanych w rozkładzie jazdy. Podmiot uprawniony wyraził opinię, że bez względu na priorytet pociągi PKP Intercity mają pierwszeństwo w trasowaniu przed pociągami Przewozów Regionalnych.

Przewozy Regionalne zwróciły uwagę na utrudnienia na odcinku Munina – Radymno – Przemyśl, na którym jest kontynuowana rewitalizacja linii oraz w stacji Rzeszów Główny i Rzeszów Zachodni podczas planowanej na lata 2018-2022 gruntowej przebudowy. Zdaniem Przewozów Regionalnych zagęszczenie ilości pociągów PKP Intercity na tej

linii spowoduje utrudnienia w wytrasowaniu pociągów REGIO zgodnie z oczekiwaniami podróżnych oraz organizatora przewozów. Przewoźnik ten twierdzi, że w przypadku uruchomienia pociągów przez PKP Intercity część podróżnych aktualnie korzystających z pociągów REGIO może zostać przejęta przez PKP Intercity, co może obniżyć rentowność pociągów REGIO objętych umową o świadczenie usług publicznych. Podmiot uprawniony obawia się w związku z tym zmniejszenia wpływów z pociągów uruchamianych przez niego na linii kolejowej nr 91.

Badając wniosek Przewozów Regionalnych Prezes UTK stwierdził, że mają one zawartą umowę z 28 października 2016 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2017 – 2020, która obejmuje rozkłady jazdy pociągów 2018/2019 i 2029/2020, których dotyczy także wniosek PKP Intercity. Obejmuje ona także trasy przebiegające linią kolejową nr 91, której dotyczy także niniejsza decyzja. Tym samym Przewozy Regionalne są podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w rozumieniu art. 10 rozporządzenia 869/2014.

Odnosząc się do wniosku Przewozów Regionalnych trzeba przede wszystkim stwierdzić, że dotyczy on wniosku PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny, na odcinku linii kolejowej nr 91 Przemyśl – Rzeszów – Tarnów. Podobnie jak w przypadku wniosków dotyczących połączeń realizowanych przez oddziały Warmińsko-Mazurski i Małopolski Przewozów Regionalnych, trzeba wskazać, że w badaniu, jakie na wniosek podmiotu uprawnionego przeprowadza Prezes UTK należy rozróżnić pomiędzy połączeniami komercyjnymi będącymi bezpośrednio konkurencją dla pociągów służby publicznej i tymi, które z uwagi na to, że są adresowane do innego kręgu podróżnych, taką konkurencją nie są. Na tym tle, jak wskazano wyżej, *inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych*, o którym mowa w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, nie może być ograniczone wyłącznie do oceny skutków dla realizacji konkretnej umowy, lecz musi być analizowane w szerszej perspektywie potrzeb zapewnienia przewozów pasażerskich na trasach krajowych. W tym przypadku wniosek PKP Intercity dotyczy połączeń o dużym znaczeniu dla sprawnego funkcjonowania potrzebnego, dogodnego skomunikowania dużych, ważnych i odległych geograficznie regionów kraju, w zakresie uzupełniającym koszyk usług przewozowych objęty umową o świadczenie usług publicznych zawartą przez ministra właściwego do spraw transportu. Mają one istotne znaczenie dla dokonywania przez podróżnych wyboru, jako środka transportu, pociągu zamiast samochodu. Tym samym, połączenia planowane przez PKP Intercity są odpowiedzią na konkretne zapotrzebowanie społeczne podróżnych potrzebujących przemieszczać się pomiędzy Pomorzem a centralną oraz południową i południowo-wschodnią częścią Polski. Muszą one przebiegać tą samą linią kolejową co pociągi o charakterze użyteczności publicznej. Problemy z trasowaniem pociągów regionalnych zgodnym z oczekiwaniem operatora umowy o świadczenie usług publicznych i pasażerów jego pociągów, nie są zatem skutkiem uruchomienia połączeń komercyjnych, lecz wynikają z wielkości dostępnej zdolności przepustowej.

Odnosząc się do spadku przychodów z pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, trzeba wskazać, że w wyniku badania, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK stwierdził, że PKP Intercity zamierza uruchomić na podstawie niniejszej decyzji na wskazanym odcinku 3 pary pociągów w dobie, z czego jedna wyłącznie w wakacje, jedna jeden raz w tygodniu i jedna dwa razy w tygodniu. Umowa o świadczenie usług publicznych zawarta z Marszałkiem Województwa Podkarpackiego przewiduje uruchamianie przez Przewozy Regionalne 25 par pociągów w dobie na różnych odcinkach linii kolejowej nr 91 między Krakowem a Przemyślem. Ponadto uwzględnić należy, że liczba pociągów planowanych przez PKP Intercity do uruchomienia na tej trasie jest niewielka. Nadto, miałyby one kursować jedynie w wybrane dni tygodnia oraz, w jednym przypadku, tylko w okresie wakacji. W związku z tym ewentualna utrata pasażerów korzystających obecnie na przedmiotowym odcinku trasy z pociągów o charakterze użyteczności publicznej na rzecz przewoźnika komercyjnego nie może być znacząca, w szczególności wobec dużej liczby połączeń zapewnianych przez podmiot uprawniony.

Mając na uwadze powyższe, w wyniku badania przeprowadzonego na podstawie art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK określił, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez Przewozy Regionalne z Marszałkiem Województwa Podkarpackiego.

Pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA)

W piśmie z 25 stycznia 2018 r. znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK o braku uwag do toczących się postępowań administracyjnych w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu PKP Intercity.

Pismo Marszałka Województwa Dolnośląskiego z 29 stycznia 2018 r. (znak: DT-D.III.8061.18.2018)

Marszałek Województwa Dolnośląskiego, pismem z 29 stycznia 2018 r. znak: DT-D.III.8061.18.2018 przedstawił stanowisko w sprawie toczących się postępowań, wszczętych z wniosków PKP Intercity. W ww. piśmie Marszałek negatywnie odniósł się do praktyki stosowanej przez zarządcę infrastruktury dotyczącej trasowania pociągów. Marszałek kwestionował realizowane przez zarządcę infrastruktury kryteria nadawania priorytetów pociągów w związku z realizowaniem przewozów. Jednocześnie Marszałek pozytywnie ocenił działanie PKP Intercity, polegające

na uruchamianiu pociągów dalekobieżnych objętych umowami o świadczenie usług publicznych jak i pociągów komercyjnych na końcowych odcinkach linii kolejowych. Zdaniem Marszałka podejmowanie ww. działań przez Przewoźnika stanowi element rozwoju gospodarczego i społecznego regionów przez które ma być wykonywane połączenie kolejowe.

Pismo Ministra Infrastruktury z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2)

Minister Infrastruktury w piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2) podkreślił, że większość pociągów, których dotyczą połączenia uwzględnione we wnioskach PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu stanowi kontynuację już realizowanych połączeń. Jednocześnie wskazał, że te pociągi, które pojawiły się we wnioskach Przewoźnika jako nowe, stanowią uzupełnienie oferty połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z ministrem właściwym ds. transportu.

Pismo ZTM z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA (1.AKA.ZTM.PPO-1))

ZTM w piśmie z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA (1.AKA.ZTM.PPO-1)) przedstawił stanowisko w sprawie toczących się postępowań, wszczętych z wniosków PKP Intercity. W ww. piśmie ZTM zwrócił uwagę, że z punktu widzenia prawidłowego i niezakłóconego funkcjonowania przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, kluczową kwestią jest zachowanie odpowiedniej przepustowości układu średnicowego i dalekobieżnego, a także poszczególnych linii wprowadzających ruch kolejowy do Warszawy, dla potrzeb usług o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez m.st. Warszawa. ZTM podkreślił, że stoi na stanowisku, że z perspektywy potrzeb ruchu aglomeracyjnego konkurencja w segmencie przewozów o charakterze międzywojewódzkim nie może wpłynąć na zakłócenie regularności przewozów pasażerskich (aglomeracyjnych i wojewódzkich) i pogorszenie poziomu zaspokojenia potrzeb pasażerów korzystających z połączeń SKM oraz KM (w ramach oferty Wspólny Bilet ZTM – KM).

Pisma Ministra Infrastruktury, Marszałka Województwa Mazowieckiego, Marszałka Województwa Dolnośląskiego i ZTM nie stanowiły wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o której mowa w postanowieniach rozporządzenia 869/2014.

W tym miejscu wskazać należy, że przedmiotem postępowania administracyjnego, w sprawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, jest badanie przez Prezesa UTK, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych jest zagrożona, w związku z planowanym wykonywaniem nowego połączenia komercyjnego (art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Biorąc pod uwagę powyższe, w tym warunki dostępu do infrastruktury kolejowej określone w sentencji decyzji, w wyniku badania wywołanego wnioskami złożonymi przez Przewozy Regionalne, Prezes UTK określił, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny. Jednocześnie Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji stosowne klauzule, które stanowią gwarancję właściwego realizowania przez PKP Intercity planowanych przewozów kolejowych.

Biorąc pod uwagę powyższe, w tym warunki dostępu do infrastruktury kolejowej określone w sentencji decyzji, w wyniku badania wykonanego na wnioski złożone przez Przewozy Regionalne, Prezes UTK określił, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny. Jednocześnie Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji stosowne klauzule, które stanowią gwarancję właściwego realizowania przez PKP Intercity planowanych przewozów kolejowych.

Jednocześnie, zgodnie z art. 29c pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK ma obowiązek w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określić *warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do linii kolejowej lub linii kolejowych*. Zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym *W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:*

- 1) *aplikanta, jego siedzibę i adres;*
- 2) *trasy, na których mają być realizowane przewozy w ramach otwartego dostępu;*
- 3) *okres, na jaki decyzja zostaje wydana;*
- 4) *warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej.*

Tym samym Prezes UTK jest obowiązany przytoczonym wyżej przepisem ustawy o transporcie kolejowym do określenia w decyzji warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. Prezes UTK jest zatem uprawniony do wprowadzenia w sentencji klauzul regulujących na jakich warunkach i jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji. W tym przypadku, zwrócił uwagę na problemy generowane przez duże natężenie prac remontowo-modernizacyjnych na sieci kolejowej w Polsce. Po przeanalizowaniu otrzymanych skarg i informacji z rynku, Prezes UTK uznał że konieczne jest zapewnienie aby kursowanie pociągów

planowanych przez PKP Intercity nie prowadziło do nieuruchamiania przewozów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju. Dlatego w sentencji wprowadzono klauzulę, zgodnie z którą, w przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem przepustowości na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących podstawie niniejszej decyzji i na odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, uruchomienie pociągów, których dotyczy niniejsza decyzja, nie może powodować likwidacji pociągów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju. Należy podkreślić, że w rozumieniu niniejszej decyzji pociągi ważne z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju to przede wszystkim te, które, które zapewniają sprawne funkcjonowanie podstawowych obszarów istotnych dla społeczeństwa. Są nimi przykładowo pociągi dowożące podróżnych do pracy i szkół, a następnie odwożące pasażerów do domu, lecz także dostarczające towary krytyczne dla sprawnego funkcjonowania społeczeństwa i dla interesu gospodarczego kraju, jak np. dowóz węgla do elektrociepłowni, surowców zapewniających ciągłość funkcjonowania kluczowych zakładów pracy itp.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK postanowił wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na wnioskowaną przez Przewoźnika trasę: Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny dla 25 par pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy i przeprowadzone badanie równowagi ekonomicznej Prezes UTK określił, zgodnie z żądaniem Przewoźnika, że pociągi PKP Intercity mogą zatrzymywać się na następujących stacjach: Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk, Lębork, Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kraków Główny, Kraków Płaszów, Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów Główny, Jarosław, Przemysł Zasanie oraz Przemysł Główny.

Niemniej jednak, mając na uwadze, że organizator publicznego transportu zbiorowego może wykazać zainteresowanie wprowadzeniem dodatkowych stacji zatrzymania na trasie wnioskowanej przez PKP Intercity oraz, że stacje zatrzymania mogą ulec zmianie na skutek ustalonych przez zarządcę postojów w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, zasadne było wprowadzenie w sentencji właściwego zapisu.

Ponadto, Prezes UTK mając na względzie trwające na sieci zarządcy infrastruktury prace modernizacyjne oraz biorąc pod uwagę, że to zarządca jest podmiotem uprawnionym do przydzielania przewoźnikowi kolejowemu zdolności przepustowej, zasadne stało się wprowadzenie zapisu, zgodnie z którym dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji oraz uruchomienie połączeń na wnioskowanej trasie w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od PKP Intercity.

PKP Intercity będzie realizowała przewozy osobowe pojazdami kolejowymi typów wskazanych w pkt. 5 sentencji decyzji. Jednakże Prezes UTK dopuścił możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

Zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.

Wobec tego, Prezes UTK wydał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem PKP Intercity na okres 5 lat, tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK rozstrzygnął jak w sentencji.

Jednocześnie wskazać należy, iż *Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu* (art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Stosownie do art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.*

Natomiast w przypadku:

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

POUCZENIE

Na podstawie art. 29c ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 155 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”, Strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej

decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Opłata od odwołania wynosi 100 zł i uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w formie znaków opłaty sądowej według ustalonego wzoru (art. 9 pkt 1 i art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 300), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia odwołania, skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

